

Niet-alledaagse schepen in Oostende (deel 1)

door Raf STUYCK

Naast de overbekende Engelse pakketboten en de maalboten van de RMT die zovele jaren de trafiek over het Kanaal verzekerden, kwamen nu en dan ook wel eens ongewone schepen in Oostende aanmeren. Vele van deze rariteiten zijn inmiddels al lang in de vergeethoek geraakt en daarom is het misschien wel interessant ze in kort bestek nog eens stuk voor stuk op te rakelen. Het is onze bedoeling om regelmatig één schip in de kijker te zetten, evenwel zonder daarbij te diep in de technische details te gaan.

EERSTE SCHIP VAN DE REEKS:

DE MENAI

Toen Albert de Burbure de Wesembeek in 1946 in zijn onvolprezen "Mémorial" (1) over de "Menai" berichtte, was het voor de meeste lezers beslist de eerste keer dat ze die naam vermeld zagen. Toch was de "Menai" in meer dan één opzicht een historisch belangrijk schip.

Na de inhuldiging van de spoorlijn Brussel-Oostende bleek al gauw dat er onvoldoende pakketboten ter beschikking waren om het snel toenemende aantal passagiers te vervoeren. De nieuw te bouwen stomers die op stapel stonden, waren nog niet klaar zodat de Belgische overheid besloot bij de "London & Edinburgh Steam Packet Cy" de "Menai", een raderstoomboot van 263 T., te charteren. Het schip dat in 1836 gebouwd was, had een geringe diepgang en kon ook bij laagwater de Oostendse haven probleemloos in- en uitvaren. Het was een luxueus schip met comfortabele salons en de rijkelijke accommodatie van haar slaapcabines werd alom geprezen. (2)

De "Menai", die dus ingeschakeld werd in de Oostende-Dover trafiek, kwam pas voorgoed in het nieuws toen zij op 28 juli 1838 het presteerde om als eerste schip, bevestigd met de nationale driekleur, de Hollandse kustwacht voor Vlissingen uit te dagen.

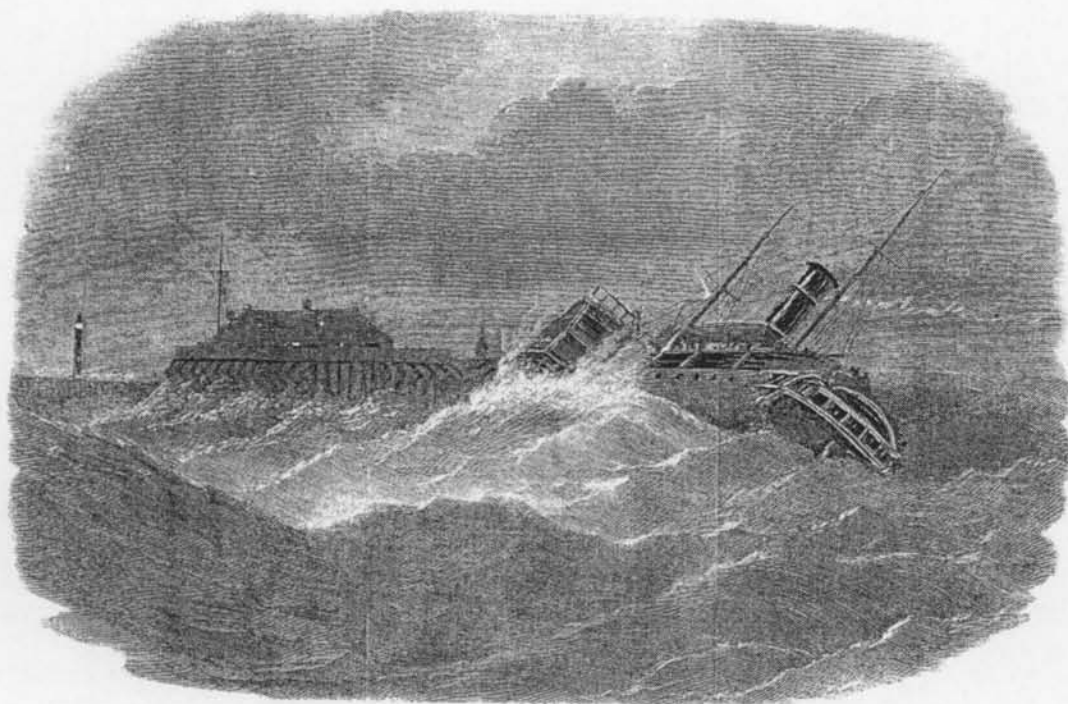
De Nederlandse voorschriften die in die tijd de vaart op de Westerschelde regelden, waren expliciet: geen enkel vaartuig dat de Belgische vlag voerde mocht de Schelde op- of afvaren. Geïntimideerd door de kanonnen die op de Vlissingse forten waren opgesteld, hadden de Belgische kapiteins zich in het verleden nauwgezet aan deze regels gehouden maar met de "Menai" zou daar verandering in komen...

Begin juni 1838 was er in Oostende met veel omhaal een belangrijk diplomatiek personage ingescheept. Prins Eugène de Ligne, buitengewoon ambassadeur van koning Leopold I, was hier vertrokken om, in opdracht van de koning, in Londen de kroning van de jonge koningin Victoria bij te wonen. Voor zijn terugreis had de prins niet de "Antwerpen", die hem ter beschikking stond, gekozen maar had hij doelbewust de "Menai" gecharterd. De reden daarvoor was dat hij de kapitein van het Britse schip, Mr. Jenkins C. Cullen, een avontuurlijk heerschap, had kunnen overhalen om mee te werken aan zijn stoutmoedig plan. Onder Belgische vlag varende zouden zij, tegen alle voorschriften in, de Schelde opvaren. Staande in volle ornaat op het achterdek bracht zijn bravoure-stunt blijkbaar de Hollandse kustwacht zodanig in de war dat zij, zonder een schot te lossen, de "Menai" lieten begaan. Voor het eerst sinds 1830 was een schip onder Belgische vlag de Schelde opgevaren.

Een jaar na dit historisch feit werd met het 24 artikelen-verdrag de Schelde opengesteld, zij het mits betaling van tolgeld totdat ook dit tolrecht in 1863 door de Frère-Orban-regering definitief werd afgekocht.

Wat de "Menai" betreft, deze bleef nog een tijdlang tussen Oostende en Dover varen tot ze in 1847 door de "General Steam Navigation Cy" werd aangekocht en, ter vervanging van de "Dart", ingezet werd op de lijn Brighton-Dieppe. (3)

Het einde van de "Menai" kwam onverwachts toen het schip op 15 februari 1854 's avonds komende van Londen, Calais naderde. De hele dag had het gestormd en op het ogenblik dat kapitein Pashley zijn schip de haveningang wilde binnensturen, werd het achterschip door een enorme golf gegrepen. Daarbij werd het roer zo ernstig beschadigd dat het vaartuig onbestuurbaar werd en, helemaal uit koers, aan de grond liep aan de buitenzijde van het westelijk staketsel ter hoogte van Fort Rouge.



Het einde van de "Menai".

Enkele toevallige toeschouwers, die vanaf de kust het schip hadden zien naderen, waren getuige van het drama. Terwijl hoge brekers over het dek van het gestrande vaartuig sloegen, werd in de haven alarm geslagen. Onder de leiding van havenkapitein Pollet werd gepoogd een reddingssloep te water te laten maar reusachtige golven verhinderden dat. Ondertussen waren de officieren en de hele bemanning van de Engelse mail packet "Vivid", die daar in de haven lag, ter hulp gesneld maar ook zij moesten machteloos toezien hoe enorme watermassa's op het weerloze vaartuig beukten.(4) Iedereen verwachtte dat het elk ogenblik zou verbrijzeld worden maar de "Menai" hield stand. Gelukkig was de stranding voorgevallen bij het begin van de afgaande tij en daarom werd besloten geen roekeloze pogingen te ondernemen om de opvarenden van boord te halen.

Pas om 1 u.'s nachts zat het schip hoog en droog op het strand en konden de 21 passagiers veilig aan wal gebracht worden.

Voor de "Menai" betekende de stranding het einde. De brekers hadden de oude spanten van het houten vaartuig gekraakt zodat het definitief moest afgeschreven worden.

VERWIJZINGEN

- (1): Albert de Burbure de Wesembeek, 1846-1946, Mémorial, Centenaire de la Ligne Ostende-Douvres. Antwerpen, 1946.
 - (2): Le Moniteur Belge, 10 sept. 1838.
 - (3): Journal de Dieppe, 28 nov. 1843.
 - (4): The Illustrated London News, feb.18, 1854.
-

DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (Deel 11).

door **Ferdinand GEVAERT**

De staketsels, de havengeul en de aanliggende watervlakken, (deel 2).

Het verbreden van de havengeul.

Zoals reeds aangehaald in deel 10 handelend over de gedaantewisseling van de haven van Oostende, is de toegang vanuit zee tot de haven van Oostende door de eeuwen heen een zorgenkind geweest. Door krijgsmomstandigheden (Beleg van Oostende) ontstaan, is de toegang tot de haven via de havengeul en de rede van Oostende steeds onderhevig geweest aan hinderende verzanding. Zodanig zelfs dat gedurende bepaalde jaren van de 19^e eeuw de havengeul slechts bevaarbaar was bij hoog tij. Passagiers van de pakketboten Oostende-Dover moesten in- en ontschepen met de hulp van kleine boten terwijl de pakketboot op de rede verankerd was.

De problemen van de toegang tot en de verzanding van de haven waren zodanig ernstig dat in 1883 een Belgisch minister verklaarde dat Oostende : “maar haar haven moest opgeven en leven van haar zeebaden” (‘t zal wel in de taal van Molière geweest zijn - sic !).

Echter, er werd een oplossing gevonden voor het probleem van de toegang tot de haven. Dankzij de standvastigheid, de halsstarigheid en het vernuft van eene ingenieur van Bruggen en Wegen (Ministerie van Openbare Werken), ir. P. Demey, die met veel scherpzinnigheid een plan opstelde om een pas, genaamd: de “Westpas”, te baggeren doorheen de Stroombank . Deze zandbank belemmerde de toegang tot de Kleine rede van Oostende, waarin de havengeul van Oostende uitmondt. Deze pas moest gemaakt worden ter hoogte van Raversijde.

Tevens ontwierp hij het plan om door wegbaggeren de Stroombank los te maken van het strand ter hoogte van Klemsterke, (nu De Haan). Zodat de getij-stromen die doorgaans evenwijdig verlopen met de kust, opnieuw de Kleine rede vrij langs de “Oostpas” konden doorstromen en geen slib meer zouden afzetten in de rede en vóór de haveningang van Oostende.

Ondanks de vele negatieve adviezen en sceptische beschouwingen van “gezaghebbende” organismen en “would-be” deskundigen werden deze plannen in 1890 en 1891 toch uitgevoerd.

Met het graven (baggeren) van de “Westpas” in de Stroombank, ter hoogte van Raversijde, en het regelmatig baggeren in de havengeul was de toegang tot de haven van Oostende, bij alle tijstanden, verzekerd.

Tijdens de periode 1896-1901 werd een nieuwe pas in de Stroombank, dicht bij de haventoeegang, gegraven. Deze nieuwe pas gaf rechtstreeks toegang tot de haveningang. De nieuwe pas had een breedte van 400 meter en een diepte tot het niveau -5m. Na het ingebruiknemen van deze nieuwe pas werd de “Westpas” niet meer gebaggerd en viel buiten gebruik.